dlc96000439 (cont.)

X Collection

INDEX

Page: 1

Barcode Number	Box Number	Total of Volumes	Call Number
LIBRARY OF CONGRESS 0 029 767 463 8	1996	83	TL515 no. 1-92 (1834-Undated)
LIBRARY OF CONGRESS 0 029 767 464 A	1997	13	TL515 no. 1-13 (1905-14)
LIBRARY OF CONGRESS 0 029 767 465 1	1998A	78	TL515 no. 1-78 (1784-Undated)
LIBRARY OF CONGRESS 0 029 767 466 3	1998B	19	TL515 no. 79-97 (Undated) no. 96 in oversize box
LIBRARY OF CONGRESS 0 029 767 467 5	1999	82	TL515 no. 1-87 (1862-Undated) no. 2-3, 51, 53-54 in oversize box
LIBRARY OF CONGRESS 0 029 767 468 7	2000	78	TL515 no. 1-78 (1878-Undated)
LIBRARY OF CONGRESS 0 029 767 472 9	2001A	70	TL515 no. 1-71 (1830-1927) no. 22 in oversize box
LIBRARY OF CONGRESS 0 029 767 473 0	2001B	50	TL515 no. 72-120 (1928-Undated)



AERONAUTICA D'ITALIA
SOCIETÀ ANONIMA · TORINO

X-TL 515

L'apparecchio d'aviolinea FIAT "G18 V"

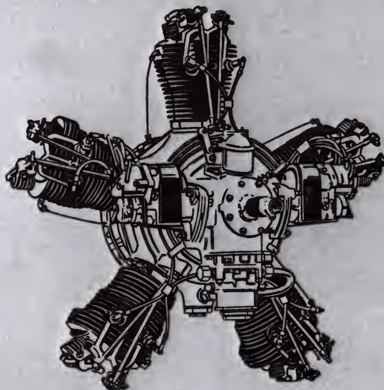


AERONAUTICA D'ITALIA
SOCIETÀ ANONIMA - TORINO

L'apparecchio da bombardamento FIAT "BR. 20"

THE 80 H.P.
LE 80 C.V.
DER 80 PS
EL 80 H.P.

GENET

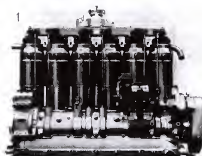


Armstrong Siddeley Motors Limited

COVENTRY **ENGLAND**

AEROPLANI E MOTORI NUOVI

Molti sono gli aeroplani nuovi, molti i motori, molti i dispositivi escogitati per raggiungere l'equilibrio trasversale automatico e molti i sistemi immaginati per il lancio delle bombe



Motore Panhard, 60 HP.

nei tipi militari, la cui fioritura è sorprendente da che è cominciata la guerra italo-turca. E varî sono pure i tipi di idro-aeroplani che sono stati studiati dopo quello Voisin in vista specialmente del concorso di Monaco.

In gran numero sono i tipi monoplani, fra cui anche diversi tedeschi ed inglesi, e perfino uno giapponese.



Motore Oerlikon.

Molti degli aeroplani nuovi però non differiscono dai tipi classici che per qualche dettaglio, e tutti, marche vecchie e nuove, cominciano ad assumere caratteri bellici, poichè i costruttori ora hanno trovato, finalmente, degli ottimi clienti nei Governi delle diverse nazioni.

Ed è perciò che *H. Farman* ha costruito un biplano lancia torpedini e poi un altro tipo militare blindato che ha l'apertura delle ali di metri 12, un motore Gnome di 70 cavalli, un solo timone posteriore di direzione e un peso di 290 chilogrammi.

Un bel monoplano, pure di tipo militare, ha costruito recentemente *Sommer:* presenta un carrello triangolare, è munito di un motore Gnome da 50 cavalli e può essere smontato in 12 minuti.

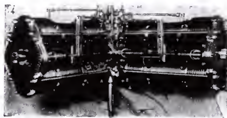
Un aeroplano militare pure molto interessante è quello costruito dal capitano Morel, che è stato esperimentato con successo a Issy-les-Moulineaux. E' un biplano tipo *canard*, interamente costruito in tubi d'acciaio e lastre di alluminio; ha l'apertura delle ali di 9 metri, la lunghezza totale di m. 6,50, la superficie portante di metri quadrati 22, è munito di motore Anzani a 6 cilindri di 60 HP, pesa vuoto 380 chilogrammi ed ha un carrello d'atterramento munito di 4 ruote, due portanti e due direttrici, ciò che rende l'atterramento meno pericoloso e le manovre a terra molto facili. Allo scopo di preservare il pilota ed i passeggieri in caso d'incendio, l'aeroplano presenta dei tramezzi stagni.

L'apparecchio, dal punto di vista militare, presenta poi il vantaggio di poter essere rapidamente smontato e rimontato; poichè, dopo avere svitato nove bulloni, si può ripiegargli le ali e trasformarlo in un carro rimorchiabile da un veicolo qualsiasi. Il biplano richiede però uno studio ed una conoscenza speciale della sua costituzione per poter essere condotto.

Caratteristico è poi l'ultimo monoplano tipo militare *Antoinette* « La Triplette », così detto per il suo carrello d'atterramento a tre ruote, munito di un motore a 8 cilindri Antoinette di 60 HP che, per diminuire la resistenza alla penetrazione, è completamente ricoperto da un *carter*.

Notevoli sono pure il monoplano *Copin* (apertura m. 9,60, lunghezza m. 7,50, peso chg. 320), il caratteristico biplano giapponese del barone *Schigueno* tutto costruito in tubi d'acciaio (apertura delle ali superiori m. 9, delle ali inferiori m. 6; peso chg. 300), il monoplano *Colombe* di Ladougue, così chiamato per la sua rassomiglianza col piccione (apertura m. 7,86, lunghezza m. 7,10, peso chg. 230, motore Anzani a 3 cilindri di 30 HP, velocità 110 chilometri all'ora), l'originale monoplano Gonelle, costruito per poter partire ed atterrare sulle strade ordinarie (lunghezza m. 9,50, apertura delle ali m. 4, peso chg. 300, motore 50 cavalli), ed il curioso monoplano Jourdan, che ha effettuato recentemente diversi voli a Juvisy.

E' questo un apparecchio a centro di gravità molto basso: il pilota è seduto difatti sotto la fusoliera, la quale presenta la sezione rettangolare davanti e triangolare di dietro. La caratteristica principale di questo monoplano è la presenza di una superficie semi-troncoconica situata dietro l'elica, conassica con questa e volgente la base minore verso la parte posteriore dell'apparecchio. Questa superficie, secondo l'inventore, dovrebbe avere l'ufficio di



Motore Favata a potenza variabile, 180 HP.

raccogliere e dirigere la corrente d'aria che genera l'elica in modo da contribuire alla stabilità.

L'aeroplano ha l'apertura delle ali di 14 metri, la lunghezza totale di m. 10 ed è munito

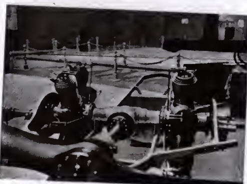
L'ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DELL'AERONAUTICA DI PARIGI



VEDUTA GENERALE DELL'ESPOSIZIONE.

Quest'anno al Grand Palais dei Campi Elisi la mostra dell'aviazione e dell'aeronautica è meravigliosa per la sua imponenza e decorazione artistica, per le macchine che vi sono esposte. Il tempio dell'aviazione va sempre più conquistando gl'industriali e sempre più si arricchisce di macchine prodigiose, per essere sempre l'espressione del nuovo, per essere sempre la manifestazione dell'ingegno alla ricerca dei misteriosi segreti dell'aria.

Al Grand Palais è la festa dell'attività febbrile e ardimentosa del risveglio moderno, della scienza nuova che entusiasma ed affascina, che ci solleva dalla schiavitù terrena per librarci nell'azzurro infinito, sede dei nuovi destini, alla conquista della redenzione e della civiltà!



I DUE MOTORI GNOME DI 70 HP CIASCUNO INSTALLATI A BORDO DEL BIPLANO COANDA.

L'esposizione di Parigi riflette per intero il progresso verificatosi nel campo dell'aviazione e dell'aeronautica: progresso grande, mirabile, compiutosi nell'anno appena trascorso. L'esperienza acquistata coi primi tipi di aeroplani, coi primi motori leggeri, gli studî fatti sulle eliche, quelli compiuti sulla resistenza dell'aria e l'analisi dei fenomeni che intervengono e regolano il moto dell'aeroplano nell'aria, hanno fatto compiere grandi passi alla fragile e leggera macchina aerea. Ma ciò che ha contribuito grandemente a questo maraviglioso progresso è stato l'impulso poderoso dato all'aviazione dal Ministero della Guerra francese, il quale sin dal 1910 s'era reso conto degl'immensi servigi che avrebbe potuto rendere l'aeroplano in tempo di guerra.

Il concorso militare svoltosi nelle pianure di Reims nell'autunno scorso ha portato frutti preziosi, ha mostrato di quali maravigliosi risultati è capace l'aviazione quando venga aiutata e incoraggiata seriamente.

E fare ciò è dovere di nazione civile, è indice di evoluta coscienza moderna, è segno non dubbio di educazione di popolo conscio dei suoi bisogni e di quelli dell'umanità!

Che l'aeroplano potesse rendere servigi notevoli in guerra era noto ai tecnici sin da qualche anno fa, ma non riuscì del pari evidente a coloro che stavano a capo degli eserciti; ed è perciò che in molte nazioni non si è pensato a provvedersi d'apparecchi volanti se non dopo la guerra italo-turca, in cui tali macchine hanno potuto esplicare — e solo in parte — la loro preziosa azione.

Anche noi abbiamo pensato relativamente tardi a fornirci di macchine perfezionate, e solo la guerra e i maravigliosi risultati del concorso militare francese ci hanno indotto ad aprire gli occhi. Dopo quest'ultimo anzi pare



IL VOLO DI PAULHAN

IL volo di Paulhan da Londra a Manchester è un fatto che ci meraviglia, ma è ancora l'infanzia dell'aerodinamica.

Paulhan ci ammaestra per il suo coraggio, per la sua energia, per la sua tranquillità, per la sua sicurezza: fende le montagne nubifere, percorre la vallea senza confine, scende trionfalmente alla meta, indisturbato da quella moltitudine di incidenti che accompagnano gli aviatori. Le leggi reggenti il Cosmo cedono a poco a poco, alla costanza degli umani. Davanti a noi abbiamo migliaia di secoli che ci attendono; il nostro meteorite è giovane e vigoroso, pieno di vitalità. Il regresso sta nell'immaginazione dei malpensanti. Nell'alto dei cieli splendono le stelle, gli astri, i pianeti incessanti nel loro cammino, il sole folgora l'irresistibile fiamma; il sole è la vita, il principio, il fine; non è esagerato chiamare il sole Divinità. Colà tendono le nostre aspirazioni. L'erta che da noi si sale è aspra e forte, la lena ci affanna, il vertice, che crediamo vicino, si allontana, nè lo si raggiunge giammai, così noi passiamo di vittoria in vittoria, ma l'ultima sarà sempre agognabile.

Sono le terre incrociate d'acciaio, percorsi da macchine gigantesche che la pupilla nostra guarda ancora terrorizzata quando, come lampo, traversano le plaghe. Da l'un capo all'altro del mondo si parla: le onde di Herz silenziosamente favellano. Sono i mari solcati da navigli sprezzanti l'ira della procella, colà dove cielo e acqua si uniscono. Come in un cinematografo noi abbiamo sott'occhio le vicende delle passate generazioni; ad esse siamo legati, di esse siam parte e alla posterità affideremo l'eredità delle nostre memorie.

L'uomo è pervaso da febbre delirante di conoscere. La scintilla dell'aviazione, quale mistico fuoco di Prometeo, emerge da essa. Vivere tra gli spazî celesti con meccanica sicura, ineluttabile, ecco l'aereoplano!

I martiri, gli eroi, gli antesignani ci ammaestrano abbagliandoci come il corso di una meteora; sui tumuli melanconici si eleva una voce possente di cordoglio e fiorisce il verde della speranza, la palma della vittoria. Il dolore e le lagrime fertilizzano, temprano il cuore e l'animo dei terrestri. Nulla si perde quaggiù.

L'idea dell'Ente, l'essenza, l'unità, la varietà, l'armonia, l'assoluto, l'infinito, la causa, l'identità, la relazione ci conquidono nella realtà dominatrice senza illusione.

L'erigenda Torre di Babele che noi superbamente fabbrichiamo lungo il percorrere del tempo non verrà demolita giammai; l'immortalità ci vede, ci segue, ci desidera, ci attende, ci invita, ci incoraggia.

Trapanare la terra, esplorarla, precipitare fulminei agli antipodi, come da uno in altro ambiente, modificare i continenti, debellare i monti, penetrare sicuri negli abissi degli oceani, ecco le conquiste dei futuristi.

Io dico al mondo cosa forse mai udita.

Giorno verrà in cui si potrà formare una forza meccanica di attrazione, isolare dei corpi nell'aria, farli roteare intorno al proprio asse, imitare il nostro sistema planetario il fremito della luce che abbaglia, il terrore della notte che oscura, dare una forza im pulsiva a questo minuscolo creato di orbite umane. Qui giunti la verità sarà meno lontana

Voi sorridete, o terrestri, sorrideranno i posteri?

Bergami Lino

La rivoluzione Cinese. La Cina è il paese delle sorprese. Se ne parla tanto di quel lontano Impero Celeste che non è per nulla sorprendente che in genere in Europa lo si conosca poco. Per molti la Cina era finora Pekino, forse perchè quella città è la meno cinese che esista. Ma d'altra parte come poteva avvenire diversamente, se tutti gli avvenimenti che hanno appassionato i popoli civili di tutto il moodo si svolsero sempre, fino ad ora, in Pekino? La Cina anche ad andarci non si vede: tutto al più s'intravvede. Vi sono presentemente in Italia molti connazionali nostri che hanno passato gran parte della loro vita nelle filande da seta di Shangai, e che pure non conoscono della Cina che pochi chilometri quadrati di superficie. Chi del resto può vantarsi di conoscere la Cina? Neppure lo stesso Sir Robert Hart, il baronetto inglese che da tanti anni è direttore delle Dogane del Celeste Impero: egli ebbe a dichiarare che non gli bastava di esser famigliare a tutti i porti anche interni dell'Impero sterminato per poter dire di conoscerlo. La dodicesima parte della superficie della Terra è occupata dalla Cina, qualche repubblica del Sud America non ha popolazione bastante ad emular quella di una



Sin Yat Sen capo dei rivoluzionari.

città cinese di prima classe. Vi sono dei viceré che governano delle province più vaste e popolose dell'Italia e che non furono mai a Pekino. Nessun stato, neppure la Russia, il Brasile o la grande Unione nordamericana presenta tanta varietà di climi, quanto la Cina, che si adagia dalla Siberia all'Indocina; nessun popolo possiede tanta varietà di lingue parlate, così che i mercanti cinesi delle diverse parti dell' Impero ora usano il *pidgin* per intendersi fra di loro. Chi può vantarsi di conoscere della Cina altro che qualche lembo o una striscia di territorio, percorso senza poter comunicare direttamente e in modo efficace cogli abitatori? Forse aveva ragione il Robertson-Scott quando affermava che l'unico modo di far conoscenza un poco intima dell'Impero cinese è lo studiare coscienziosamente gli scrittori che si occuparono ciascuno di una determinata regione. Una volta almeno, conosciuto un po' di Cina, potevasi fare assegnamento sulle nozioni acquisite. La Cina si diceva, non muta. Cambiano le generazioni, ma questa non è che una rotazione fisiologica. Per ogni cinese che sparisce ne viene al mondo un altro perfettamente simile, la razza è cristallizzata e fossilizzata nei suoi costumi, nelle sue idee. Invece eccoci a un tratto davanti ad una Cina affatto diversa da quella convenzionale e tradizionale. Una Cina che pensa e agisce in modo affine al nostro, mentre era convenuto che la Cina fosse quasi la antitesi nostra. Ma ciò che più sorprende è il fatto che una rivoluzione così somigliante a tutte quelle che hanno preceduto i cambiamenti di governo e di dinastia negli stati europei, non è scoppiata a Pekino, ma ad Han-Kow. Chi sapeva prima che questa città esistesse e potesse tanto influire sulla vita di tutto l'Impero? Eppure Han-Kow, se un paragone fosse possibile, si potrebbe dire che è la Milano, oppure la Chicago della Cina. È una città ben cinese e nell'interno dell'Impero, ma è anche un porto di grande importanza, perchè il Fiume azzurro, è navigabile dalla foce ad Han-Kow alle grandi navi per un percorso di oltre mille km. Ad Han-Kow la portata media e normale dello Yang-Tze è di 1600 metri cubi al secondo, una magnifica massa d'acqua, che per il colore ricorda il Mississipì, il Rio della Plata e il Tevere, e che non si capisce perchè si chiami *Fiume Azzurro*. Forse le sue acque saranno limpide e azzurrine quando scendono frementi dalle balze del Thibet, ma ad Han-Kow, sono bionde. È vero che i cinesi lo chiamano il *Kiang*, cioè il fiume, e basta. Infatti quale altro può dirsi fiume per eccellenza come questo trionfale corso d'acqua che si svolge per circa cinquemila km., ha un bacino di 700.000 kmq., e nel suo corso inferiore può dirsi una strada fra delle città, ed è risalito dal flusso marino fino a 650 km. dal mare? La Cina è divisa in due parti dallo Yang-Tze, che n'è la massima, e per tante regioni, l'unica arteria di comunicazione. Anzi l'orgogliosa Pekino comunicava un tempo direttamente collo Yang-Tze, per il gran canale, opera idraulica stupenda che raggiungeva il fiome azzurro all'Isola d'argento, molto prima di arrivare ad Han Kow. Di questo canale che per otto secoli fu una delle vie maestre della Cina si raccontano ancora delle meraviglie. In taluni punti dove il canale aveva delle



Ufficiale cines e.

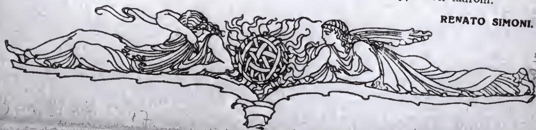
mondo, questo sia uno dei più puri. Io non so quanto renderà il dono d'oro, deposto da tante mani sull'altare del nostro destino. Ma certo queste cose care, piene di memorie e di intime storie familiari, valgono idealmente più di quella fluente cosa di tutti che è il denaro.

Poichè chi offre le cose d'oro che possiede, dà veramente un po' della sua anima. Il danaro rappresenta ciò che si potrebbe possedere domani; ma i piccoli oggetti che si sono un po' logorati nell'uso, e ci furono forse dati da vivi che ci han fatto gioire e ci han fatto soffrire, o da morti il cui volto ci appare velato nelle silenziose lontananze del ricordo, han finito con l'acquistare una specie di espressione particolare, una specie di mesto sorriso che noi soli comprendiamo. Con ogni bottoncino, o anello, o catena, con ogni orologio che non è più capace di seguire le troppe ore che abbiamo vissute, vanno al crogiolo i lembi, i frammenti della nostra storia personale; e tutto ciò, palpiti antichi, addii angosciosi, promesse, rimpianti, rimorsi, affetti, esultanze già scolorite, sensi occulti, profumi tenui, speranze e delusioni, rinnovandosi nel fuoco, si uniscono, si fondono, diventan una cosa nella quale si mescolano nel solo amore di patria tutte le tenerezze materne, filiali, idilliache, attraverso le quali i cento donatori sono passati.

Oro alla patria! Impulso antico e grido tante volte lanciato nei secoli! A sentirlo ripetere ora, pare che questa guerra di macchine precise, acquisti un colore di vecchia passione. Il modesto gioiello offerto sta alle grandi sottoscrizioni, come le barricate nelle quali si ammucchiano frettolosamente gli oggetti disparati dell'uso quotidiano, stanno alla vasta guerra di trincee, di mostri d'acciaio e di aeroplani. In questa lotta di razze nella quale non è in gioco soltanto il principio di nazionalità, ma anche due diverse concezioni del mondo, il cerchietto d'oro dato dalle buone mani della donnetta modesta, mette un sapore di intimità, aggiunge alle verità tremende e immense come cataclismi biblici, un po' di umile verità casalinga. Di fronte alla grande voracità della guerra che consuma i miliardi, e sconvolge, con le improvvise colossali fortune o le subitanee catastrofi, l'idea del denaro modesto, faticosamente guadagnato e prudentemente speso, in mezzo a questa ridda di cifre fantastiche, ecco affermarsi ancora il valore reale e ideale di pochi grammi d'oro, custoditi per anni e anni, con cura affettuosa. La piccola cosa posseduta non si vergogna più di fronte a quelli che possiedono le ricchezze sfacciate; serve anch'essa e diventa, nell'atto in cui è donata, immensa, perchè è tutto quello che si può donare. L'oro si fa più prezioso, poichè dopo che dalle oscure miniere, fu tratto fuori, forse anche con un po' di malinconia, dal quieto, modesto, piccolo patrimonio familiare.

Perciò questo modo di esser benefici è commovente. Non avviene coi modi delle pubbliche trattazioni d'affari; ma con la delicata gentilezza con la quale i consanguinei si scambiano i regali. Tutti i figli si raccolgono intorno alla gran madre; tutti i figli, come han potuto, le hanno preparato la loro amorosa sorpresa. E la gran madre vede cadere nel suo grembo santo i segni di tanto affetto e di tanto rispetto, e gode, commossa, di sentire questa viva sollecitudine dei suoi. Ma le madri non vogliono e non sogliono possedere mai nulla. Le madri dànno, non ricevono. Così ella accettando i doni dai presenti, pensa agli assenti, e pensa all'avvenire di questi e di quelli. E l'oro di ciascuno diventa l'oro di tutti; giunge in una forma di conforto e di ristoro alle trincee, e si muta in difesa e in protezione della casa antica, contro i troppo noti ladroni.

RENATO SIMONI.





SOMMARIO: Il dirigibile M. 1 - Musiche e danze americane - Villeggiature forzate - Le rilegature preziose - I bisonti del Canadà - Porto Garibaldi.

IL DIRIGIBILE M. 1

Vi sono a Roma attualmente alcune centinaia di persone che hanno volato senza essere aviatori! Hanno volato non sanno ancor bene perchè. Forse per seguire un paio d'occhi neri sotto dei riccioli capricciosi; forse per non far brutta figura in una comitiva di amici e amiche che organizzavano una gita collettiva; forse per seguire l'ondata della moda che vuole ora imporre alla gente *chic* anche il volo sull'*M. 1*. Fatto si è che hanno volato, hanno constatato che non sono morti di paura, tutto è andato bene, si sono divertiti un mondo, hanno provato tante sensazioni nuove, sono discesi con una convinzione profonda: quella di essere dei coraggiosissimi!

E sono diventati dei propagandisti così ferventi che la R. Marina, organizzatrice dei voli — a scopo di beneficenza e divulgazione del volo — non fa più in tempo a ricevere prenotazioni per le gite future.

Così tutti i giorni all'angolo di via Marco Minghetti arrivano nuove comitive di trenta gitanti, armati di binocoli e macchine fotografiche, che si impadroniscono degli *autobus*, ansiosi di arrivare a Ciampino e iniziare il temuto e sospirato volo.

I marinai che guidano e ritirano i biglietti, abituati già con la gente che s'imbarca sulle navi, hanno l'occhio clinico e sempre pronta la parolina buona:

— E' una giornata magnifica, niente vento. Sarà la migliore gita di quelle fatte fino ad ora.

L'assicurazione del marinaio per i naviganti dell'aria, come per quelli del mare, è vangelo sacrosanto. E' grandissima l'analogia fra i due mezzi di locomozione e uguale è lo stato d'animo di quelli che s'accingono al viaggio.

Si arriva a Ciampino: *hangar* maestosi, enormi caserme e officine, gran quantità di soldati che osservano con aria curiosa e un po' canzonatoria i trenta argonauti.

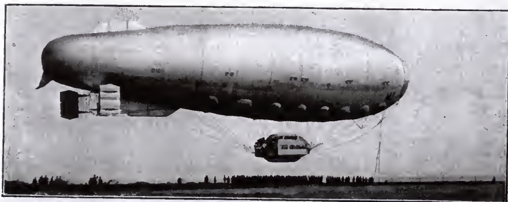
Compaiono e si presentano gli ufficiali che dirigono l'*M. 1*: il maggiore del genio Leone, il tenente di vascello Varoli Piazza, i tenenti del genio Angelini e Bernardo, il guardiamarina Vergani. Tutti giovani valorosi, la maggior parte pluri-decorati. Gli animi si rinfrancono. Tutti i pensieri oscuri, il ricordo tumultuoso di tante tragedie aeree che dalla notte travaglia lo spirito, tutto comincia a scomparire.

Nell'*hangar* l'*M. 1*, pronto a partire, è tanto maestoso, così tranquillo che la comitiva diventa gaia, ascolta con impazienza le poche raccomandazioni del Comandante: « Prego di non fumare, stare tranquilli ai proprii posti durante le manovre di partenza e di atterraggio. Non buttar nulla dai finestrini. Per il resto facciano quello che vogliono, padroni di muoversi, di girare liberamente dalla sala superiore a quella inferiore e viceversa ».

Una scaletta viene appoggiata all'ampia navicella e uno per volta si sale a bordo.

Una gioia infantile pervade i passeggeri: tutto è grazioso, tutto solleva meraviglie: le magnifiche poltroncine di vimini, i cuscini gonfi d'aria, le vedute panoramiche di Roma e dintorni, i tappeti, le fotografie delle gite inaugurali. Malgrado le raccomandazioni del comandante di star fermi in partenza, tutti si muovono per osservare tutti i particolari.

Poi si accorgono di essere in movimento e corrono ai finestrini. Il gran mostro esce dall'*hangar* portato a mano dagli uomini di manovra, docile come un cavallino.



IL DIRIGIBILE « M. 1 » IN PARTENZA.

LA

NAVIGATION AÉRIENNE

LES AÉROSTATS ET LES *AÉRONEFS*.

C'est un phénomène moral assez bizarre que ce soient toujours les mêmes utopies qui passionnent périodiquement le vulgaire, tantôt le mouvement perpétuel, tantôt la prédiction du temps. Aujourd'hui nous sommes témoins d'une recrudescence d'intérêt en faveur de l'aérostation et de la navigation aérienne, et il est superflu peut-être de rappeler à ce propos qu'il y a douze ans environ le public en France est resté pendant quelques mois sous l'empire des mêmes préoccupations. La direction des ballons, la locomotion aérienne, la conquête de l'air par l'hélice, ne sont ni des idées nouvelles ni des projets inédits. On ne peut même remarquer sans tristesse que la sympathie momentanée qu'obtiennent quelquefois les questions scientifiques a rarement pour objet les découvertes ingénieuses et intéressantes que nous voyons modestement éclore de temps en temps. Pour ne prendre que des exemples récens, quelle place ont tenue dans les conversations de chaque jour les brillantes expériences de MM. Kirchoff et Bunsen, qui ont décomposé la flamme du soleil et enrichi la chimie d'un procédé d'analyse excessivement délicat? On leur doit cependant, et les lecteurs de la *Revue* le savent, des notions exactes sur la nature de l'astre qui nous éclaire et la découverte de plusieurs corps nouveaux, tels que le thallium et le rubidium, dont la liste s'accroît chaque année. Quelle notoriété ont obtenue les travaux du docteur Duchenne, qui reproduit à volonté sur la figure humaine, au moyen de l'électricité, les indices de toutes

fait sentir pendant la campagne. Dans cette commission, que présidait le colonel Laussédat, le capitaine du génie Charles Renard, aujourd'hui commandant, fut chargé de la partie aérostatique qui, entre ses mains, a pris rapidement une importance assez grande pour justifier la création d'un service spécial, installé dans le parc de Chalais-Meudon.

Nous passons à la description du matériel employé par l'aérostation militaire : la seule substance, qui soit susceptible de servir d'enveloppe de ballon sans être imperméabilisée au moyen d'un enduit spécial, est la baudruche ; c'est aussi la plus légère et, à ce point de vue, la plus avantageuse. Son principal défaut est de coûter fort cher. Malgré cet inconvénient, les ballons en baudruche sont très employés en Angleterre où, grâce à la légèreté de l'enveloppe, on a pu réduire sensiblement le volume des ballons en usage. Tandis que les ballons militaires ont habituellement 250 à 300 mètres cubes pour un seul aéronaute et 500 à 550 mètres cubes pour deux aéronautes, les ballons en baudruche permettent d'enlever deux observateurs avec une capacité de 290 mètres cubes seulement. L'économie de gaz, réalisée sur chaque opération de gonflement, est assez notable pour compenser, jusqu'à un certain point, la dépense plus grande de premier établissement.

Dans la pratique militaire de l'aérostation, on doit chercher à réduire au strict minimum le volume du ballon, dans le triple but :

1° De diminuer la résistance du vent et les chances d'être atteint par les projectiles ;

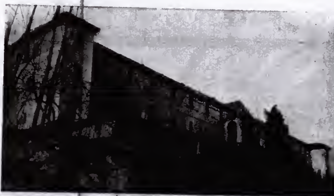
2° De réduire le poids mort à transporter ;

3° De réduire la quantité de gaz qu'exige un gonflement, l'approvisionnement de ce gaz devant être une des grosses difficultés de l'emploi des ballons.

Il en résulte tout d'abord que l'emploi de l'hydrogène s'impose : c'est en effet le gaz le plus léger et qui possède, par suite, le plus grand pouvoir ascensionnel.

Le commandant Renard a construit, dans l'établissement de Chalais, un appareil générateur mobile qui ne pèse pas plus de 2,700 kilogrammes et permet de fabriquer 300 mètres cubes de gaz à l'heure. Il est intéressant toutefois de mentionner deux tentatives antérieures pour réaliser la fabrication facile de l'hydrogène en campagne.

fervente ammiratore ed illustratore, il prof. Camillo Sormano — di tutti coloro che sentiranno il bisogno di detergere il cuore, con il battesimo della fede o con quello della montagna aspra e pura, dalla polvere di questa vita travagliata, non poteva e non può che conservare e vedere anzi più anelante alla sua pace profonda, i suoi fedeli ammiratori, oggi che lotte ed ambasce regnano nel mondo, oggi che l'amore della patria si sposa alla fede per il trionfo della giustizia e della civiltà.



GRAGLIA: FACCIATA PRINCIPALE DEL SANTUARIO.

Nè i nomi di patria, i ricordi di guerra, i fasti della storia sono estranei alla vita ed alle vicende dei santuari biellesi. Agli ornamenti votivi, recati da non poche madri, di quelle terre specialmente, nella chiesuola d'Oropa, presso il sacello della Vergine, fanno riscontro le reliquie votive che ricordano le guerre del passato, i vecchi quadri dove son raffigurate le prime battaglie del nostro riscatto. E sono tuttora ammirati sopra la cappella Eusebiana, che racchiude il simulacro della Madonna, due grossi stendardi che il Principe Tommaso di Savoia, stipite del ramo di Carignano, aveva conquistato ai Turchi e recato poi a Oropa, insieme con una ricca lampada d'argento, in onore della Vergine, al cui patrocinio ascriveva le vittorie riportate in guerra e lo scampo dai più gravi cimenti.

Vicende varie e numerose, ha trascorso, ed ore difficili e perigliose ha veduto, nel corso dei secoli, il Santuario d'Oropa. Quando, al tempo della dominazione francese in Piemonte, la direzione centrale del Dipartimento della Sesia, da cui Oropa dipendeva, invitava l'Amministrazione del Santuario a trasmettere al municipio del comune di Vercelli tutti i letti e biancheria che al momento potevano trovarsi nel Santuario stesso, i cittadini reggitori rispondevano che « sebbene si gloriassero del loro sincero attaccamento alla Repubblica » non avevano il coraggio di ordinare il richiesto trasporto di letti. Poichè — essi scrivevano — appena sparsasi la voce della richiesta fatta, si eccitò un rumor minaccioso qual facilmente in breve comunicarsi potrebbe a tutta la provincia. Nessuno ignora che il Santuario d'Oropa è la pupilla dell'occhio di tutta la provincia, e che tutti anche i più poveri concorsero a fare la provvista di quei mobili, guardandolo per conseguenza come una proprietà comune ».

Così l'Amministrazione di Oropa si manteneva gelosa custode dell'antica tradizione. E, pochi lustri dopo, memore che il Santuario dopo le feste delle precedenti coronazioni della Vergine era come risorto a nuova vita, già volgeva il pensiero ai preparativi per la nuova incoronazione. La terza incoronazione del simulacro di Maria ebbe luogo, nell'ultima domenica di agosto del 1820, con magnifica pompa. Dai numerosi rivolgimenti politici e sociali, che le erano costati spese e sacrifici non lievi, l'Amministrazione del Santuario era uscita in condizioni tuttavia tali da poter affrontare, fidente nel pio concorso delle popolazioni, le spese della grandiosa solennità.

Così, alla distanza di oltre un secolo, nuovi echi di guerra, della formidabile guerra odierna, sono giunti e giungono a quegli eremi di pace e particolarmente e maggiormente al vasto ospizio oropeo, il quale, grazie appunto alla superiorità di locale, ha potuto largamente esercitare la sua ospitalità verso i profughi venutici dalle terre, che il valore delle nostre armi ha restituito o sta restituendo all'Italia; profughi raccolti in buon numero e adibiti in parte a varii lavori, tra cui quelli del nuovo grandiosissimo tempio. Nè l'Amministrazione ha dimenticato un'altra sua bella tradizione, offrendo oro, gioielli e denaro al Comitato in favore degli orfani dei contadini morti in guerra.

Per tal modo, fra le alpi biellesi, il cui soffio fortissimo animò un giorno, nell'ora sublime, Pietro Micca (e lo sentirono quel soffio — esclamava, qualche anno fa, Paolo Boselli — lo sentirono quel soffio animatore nel 1821, i patrioti biellesi che con Emanuele Della Cisterna, coi Rosazza, coi Trompeo, coi Robiolio, precorsero i tempi, lo sentirono i tre Lamarmora: e Alberto, il Pausania della Sardegna, dalle guerre napoleoniche alla difesa di Venezia nel 1849; e Alessandro che chiamò cento volte i giovani eroi alle battaglie e « spirò la gagliarda anima ai campi della Tauride », e in tutte le sorti della sua vita, Alfonso securo nel valore delle sue armi, securo nell'altera inviolata coscienza); fra quei monti, da cui sembra levarsi, oggi più che mai — su dalla piramide, che ne custodisce la spoglia, nel camposanto d'Oropa — ispiratrice animatrice, l'immagine di Quintino Sella, tutta quella grande, infaticabile operosità industriale è irradiata dall'amore della patria, per cui tanti figli di quelle valli hanno fatto olocausto della loro vita, tanti gagliardi giovani, nati e cresciuti in quella vaga e forte regione, hanno dato e dànno esempi mirabili di forza, di coraggio, di abnegazione.

Oropa — che più che tutto io ho voluto oggi ricordare, poichè verso di essa specialmente si volge, fra le ansie della guerra e la febbre del lavoro, il pensiero dei biellesi — ha riveduto e rivede antichi e nuovi ammiratori della sua singolare ed austera bellezza, della sua mistica poesia, auguranti di lassù, fra la vetta maestosa del Mucrone e l'orizzonte che si stende innanzi e sfuma in lontananza sui vaghi colli e sul

dolce piano
che da Vercelli a Marcabò declina;

bene auguranti, da quell'angolo di raccoglimento e di pace, alla pace vittoriosa e giusta del mondo, all'avvenire ed alla grandezza della Patria nostra.

GIUSEPPE DEABATE.

a. 23 (1917) n. 9

X-1515 #90



— *Avventure fuori nido* —

La moda, tiranna di tutte le umane manifestazioni, dopo aver esaltato nella guerra attuale la trincea, il filo di ferro, le bombe a mano, i gas asfissianti, le bombarde, le mitragliatrici, i carri d' assalto, ha proclamato quest'anno la sua simpatia per l'aeroplano. I bollettini di guerra come i resoconti dei giornali e delle riviste sono pieni delle gesta di aviatori noti e ignoti; le indiscrezioni dei bene informati promettono per l' avvenire azioni aeree su più vasta scala; solo un velo di mistero circonda e nasconde ancora uomini e cose di questa grandiosa preparazione.

Profittiamo della moda e — lasciando questa volta in pace le aquile illustri — volgiamo lo sguardo a quegli aquilotti dai quali tanto si attende; parliamo dei loro piccoli voli avventurosi così pieni di passione e di... apprensione, contro due nemici più temibili della mitragliatrice e del cannone: l'inesperienza dell' apparecchio e l' ignoto dell' atmosfera.

Un campo-scuola oggi è essenzialmente mutato da quello che era negli anni trascorsi: non è più un luogo calmo di studio e di pratica: è piuttosto un'officina. Il tempo incalza e anche a costo di allontanarsi da certi sani principii d'istruzione, bisogna far presto, molto presto, per non arrivare troppo tardi. Oggi si richiede dall'allievo che abbia tutti i requisiti per riuscire subito e che presto si riveli. Dopo quattro o cinque lezioni, al massimo dieci, la selezione è fatta. I fortunati prescelti, guardati con invidia dagli esonerati e da quelli che attendono di cominciare, vanno avanti febbrilmente passando da una prova all'altra, sempre più difficile, sempre più in alto. Si stabiliscono oggi dei *records* impressionanti che sbalordirebbero se fossero noti.

Una volta i campi-scuola potevano avere — per i poco entusiasti — un certo odor di... *bosco:* oggi, intonati al momento, hanno fatto toletta di guerra: tutti gli allievi devono volare, far presto e chi più, chi meno, pagare un piccolo tributo ai rischi dell'aria.

Il gran numero di apparecchi e di allievi che volteggiano in aria non lasciano passare giorno senza offrire sensazioni violente: sensazioni che nella maggior parte dei casi finiscono con un gran sospiro di sollievo, qualche volta con una lagrima di rimpianto per un caro amico perduto, ma la macchina non si arresta un minuto. Gira più vorticosamente a creare gli strumenti della vendetta, della giustizia.

Entriamo in uno di questi campi-scuola, uno dei pochissimi dove gli allievi apprendono a far tutto da loro. E' quel tipo di scuola che ha avuto l'onore di mettere le ali a quasi tutti i più gloriosi *assi:* scuola che richiede un periodo d'istruzione troppo lungo rispetto alla febbrilità del momento, ma i risultati compensano largamente il tempo perduto per il sistema didattico che è quanto mai razionale. Gli aspiranti apprendono il volo gradatamente ricevendo dall'istruttore altro che dei consigli a terra: una volta in apparecchio sono in balia delle loro attitudini e della fortuna.

Passiamo in rivista le varie sezioni.

Nella prima vi sono gli allievi che rullano a terra; nella seconda quelli che cominciano appena a librarsi in aria con dei piccoli salti — in gergo aviatorio *decollano* — nella terza quelli che volano regolarmente.

Nella prima sezione gli spettatori fanno del buon sangue: gli allievi fanno anche della bile. Essi sono alle prese con un piccolo apparecchio dalle ali ridotte e dal motore debole che non riesce ad alzarsi. Il nome dice tutto; è la *Checca.* L'allievo deve imparare a guidarlo per il campo come un' automobile per apprendere la manovra del timone di direzione, che non è comandato dalle mani, ma dai piedi. Perciò in questa sezione non si sente ragionare che di piedi, molto spesso coi ...medesimi.

— *Dare subito piede! Meno piede destro! Piedi più fermi! Piedi a zero!*

Sono i consigli dell'istruttore all'allievo che

Gli ultimi progetti di dirigibile senza motore

Note storiche sulla dirigibilità dei palloni

Il progetto del generale Meusnier, che sullo scorso fascicolo abbiamo descritto, non ebbe l'effetto che *a priori* si potrebbe credere: il meraviglioso progresso da lui compiuto rimane per i più lettera morta e si ritorna così nella folla scialba dei progetti senza capo nè piedi, fatti da persone prive di quella preparazione scientifica che è indispensabile se si vuol avere un risultato apprezzabile.

Il problema non è visto, non è studiato con serenità e conoscenza: dovremmo certe volte credere che la proposta e il disegno sono uno scherzetto, un pesce d'aprile se di essi non si fosse occupata in qualche seduta l'Accademia delle Scienze.

Lo studio del vero non è fatto con sufficiente acume e si traggono da esso convinzioni sbagliate, pregiudizii che tutto rovinano.

Vedemmo già come Alban e De Vallet avessero cercato di creare un motore ad ali propulsive, ma quando misero in pratica un progetto di pallone dirigibile « Il Conte Artois » preferirono abbandonare le loro idee e fornirsi di un motore assai simile a quello già studiato da Le Normann, un membro dell'Accademia delle Scienze: l'effetto fu zero o quasi.

Contemporaneo a questi, un progetto di Pilâtre de Rozier assai simile a quanto doveva poi fare lo Zambeccari a Bologna. Sotto il nome di aereomongolfiera, Pilâtre e un certo Romain, giovane fisico, pensarono di racchiudere in una mongolfiera ordinaria a focolare un pallone a idrogeno tipo Charles, con l'involucro molto resistente e sufficentemente elastico. Riscaldando l'aria della mongolfiera si poteva aumentare o diminuire la forza ascensionale e andare così alla ricerca del vento favorevole.



GLI ULTIMI PROGETTI DI DIRIGIBILI, ecc.: **Il pallone dirigibile di Alban e De Vallet (1785).**

Il ministro De La Calonne, interessato alla questione, fornì i danari necessarii agli aereonauti. L'inventore attraverso a molti stenti riuscì a costruire la macchina, ma venuto il giorno della prova essa era così rotta e malandata da riuscire ormai pericoloso il tentare un viaggio: Pilâtre vedeva il suo onore impegnato e volle ad ogni costo tentare la prova. A un certo momento l'aereomongolfiera precipitò pesantemente al suolo e i due aereonauti furono trovati morti: forse il gas si accese ed esplose; non si conoscono con precisione le cause della fine.

Pilâtre e Romain sono le due prime vittime dell'aereonavigazione con i mezzi a sostentazione statica.

A Milano i fratelli Gerli avevano dopo la prima esperienza de' 22 marzo 1784 in Moncucco, con don Paolo Andreani, impiantato una piccola fabbrica di palloni.

Conviene ricordare qualche particolare del modo come fu costruito il pallone di Moncucco: alcuni di essi costituiscono un notevole perfezionamento tecnico. Esso aveva un polo di legno da cui partivano le corde di sospensione, corde che adagiavansi sul pallone e formavano una costola coincidente colla cucitura dei singoli fusi sferici. V'erano pure 14 paralleli in corda e si formava così un assieme abbastanza stabile e resistente.

La navicella, un cesto quadrato di vimini, era appesa ad un diaframma di legno a cui arrivavano tutte le corde meridiane e al quale era appeso un braciere di rame destinato a contenere il fuoco che forniva la forza ascensionale.

I Gerli furono i primi a munire l'aerostato di alette laterali per impedire la rotazione. Facendo tesoro di tutte queste piccole modificazioni concepirono un progetto, non eseguito, di pallone dirigibile, abbastanza perfezionato quanto a tecnica costruttiva. Viene descritto da Agostino Gerli in un opuscolo oggi sufficentemente raro, pubblicato a Roma il 1787. Si trattava di riunire due palloni in *tandem* per così dire. Uno superiore, che alla partenza avrebbe avuto piccolissima forza ascensionale, quella necessaria ad innalzare un grosso cavo di seta, e un altro inferiore molto grosso e tale da sopportare il peso della navicella senza alcuna forza ascensionale in eccesso. Nella navicella di questo secondo stava un verricello a cui era attaccato il cavo pendente

IL CICLISTA

LA VENDITA DEI BICICLETTI

A RATE MENSILI

Carissimo *Ciclista*,

Milano.

Anzitutto ti ringrazio della cortese ospitalità data alla mia lettera inserita nel n. 12, per la *vendita dei bicicletti a rate mensili*, e in aggiunta alle tue giuste osservazioni mi lusingo vorrai pure accettare queste mie considerazioni.

Appunto come dicevo lo stesso, la questione non è certamente nè nnova, nè facile, ma sebbene vecchia, pochi negozianti la curano benchè sia loro di grande interesse.

Mi spiego. Primieramente la Ditta, o chi per essa, deve assicurarsi sulla solvibilità della persona, e guardare, come tu stesso dicevi, che non siano minorenni, interdetti, ecc.: dato ciò, facciamo snbito nn esempio pratico.

Un Tizio è impiegato, ha un discreto stipendio, e può senza suo danno pagare mensilmente venti lire, qnindi, occorrendogli pe' suoi bisogni nn bicicletto, si porta dalla Ditta X per farne l'acquisto.

La Ditta X, o chi per essa, dopo assunte le relative informazioni, in base alle referenze cbe il compratore dovrà fornire e visto che corrispondono perfettamente a tntte le sue esigenze, accetta il contratto. Questo dovrà stipnlarsi, giusto qnanto tn dici, colla qualifica di « vendita col patto *reservati dominii* » su foglio bollato da L. 1,20 debitamente registrato, e firmato anche da persona garante solvibile e conosciuta da chi vende. Stabilita la quota mensile che snpponiamo di L. 20 per un debito di L. 400 più un frutto del 4 0[0 (e non di più perchè altrimenti avrebbe carattere di strozzo), ed eccoci che questo Tizio andrebbe in possesso della macchina in meno di due anni senza alcuna perdita da parte della casa venditrice, e con grandissima comodità dell'altro. Non parlo poi di cbi volesse pagare 30 o 40 lire mensili, ciò ridonderebbe sempre a vantaggio di chi vende. Fissando la quota in L. 20 ho creduto di stabilire un minimo, essendo incomodo e nojoso l'andare tanto per le lunghe. E mentre su queste basi qualunque Ditta fabbricante potrà vendere con tranquillità e senza perdita alcuna, aumentando la propria produzione; si darebbe nel contempo uno sviluppo grandissimo al ciclismo.

Quanti acquisterebbero bicicletti, diventando anche ottimi ciclisti, se potessero con comodo pagarlo!...

Si ha un bel strombazzare ai quattro venti per l'incremento di questo tanto utile sport, ma se manca la materia prima, sarà un predicare al deserto.

Animo adnnque, o signori fabbricanti, imitiamo una bnona volta gli americani in quanto v'ha di slancio e iniziativa: autorizzate i vostri agenti, fate della *réclame* in questo senso; e se sarete bene rappresentati, non tarderanno gli affari unitamente ai guadagni.

E per ora basta. Augurandomi di vedere ben presto popolarizzato questo sistema, come si fa da tempo colle macchine da cucire Singer; ti chieggo venia per la lunga cicalata ringraziandoti della cortesia che gentilmente mi usi rendendo pubbliche le mie lettere.

Cordiali saluti dal tuo

OVIDIO VALENTINI.

Può l'uomo volare?

Dnnque anche Milano presto godrà lo spettacolo delle prove di nna macchina per volare. Ma... può l'uomo volare?

Ecco una domanda a cui niuno si è mai curato di rispondere. Eppure data la mania generale dell'epoca di emulare l'uccello; e considerato inoltre gli ingenti capitali che si vanno consumando, anzi sprecando in questa mania, vale la pena interrogare, in primo luogo, le leggi fisiche e meccaniche per vedere se, nell'ipotesi di una macchina artificiale perfetta, permettono o no all'uomo di librarsi nell'aria, sia per il gusto di sollevarsi al di sopra del tanto di questo basso mondo, sia per quello di fare dei bei capitomboli nelle occasioni che non mancherebbero di presentarsi.

Qualunque sia la risposta che darà la scienza, sarà sempre qualche cosa di guadagnato; poichè se sarà affermativa inciterà di più e un maggior numero di persone alla risolnzione dell'attraente problema; se sarà negativa, non dico che si abbandonerà da tutti l'idea di risolverlo, chè ciò sarebbe contro la storia di tutte le idee impossibili, ma diminuirà, è lecito almeno sperare, il numero di coloro che sprecano vanamente fatiche e capitali per un'idea inattuabile. Vediamo.

Quando un tecnico cerca di ottenere un effetto è sua prima cura di vedere se ne esiste la richiesta potenzialità, vale a dire se realmente esiste l'energia sufficiente per produrlo. Se pel filosofo non v'ha, in generale, effetto senza causa, pel fisico non v'ha azione senza l'energia equivalente.

Eppure, se è generalmente conosciuto l'assioma del filosofo, non lo è altrettanto quello del fisico. Da qui la falange di coloro che ancor oggi vanno mattamente in cerca di un meccanico moto perpetuo, e di macchine utopistiche, prima fra le quali quella per volare.

È adunque logico che ci facciamo qui la domanda: L'uomo ha energia sufficiente per librarsi negli spazi aerei? No! Dunque lo sprecare tempo e denari nella ricerca di un mezzo diretto per volare, senza alcun'altra forza sussidiaria, è follia, come il cercare di ottenere un effetto senza causa.

Chi non sa infatti che un uomo di media statura e di media forza giunge appena col massimo sforzo ad alzare un peso uguale al proprio? Dunque in generale un uomo dove impiegare tutta la sua energia per inalzare sè stesso avendo per punto d'appoggio il suolo.

Orbene, se per inalzare sè stesso un uomo, pur servendosi del suolo per punto d'appoggio, dovesse ricorrere ad alcuna delle tante macchine inventate per volare, neppure il più robusto degli atleti arriverebbe ad alzarsi un palmo dal suolo.

E ciò per due ragioni. Prima per gli inevitabili attriti degli organi della macchina in funzione, secondo perchè la disposizione degli organi di forza del corpo non può mai essere la più favorevole allo sforzo, come nel caso di inalzamento di un peso dal suolo. Tutto ciò basta per decimare l'effetto utile dell'energia impiegata.

Ora, pensate che per volare il punto d'appoggio è fornito dall'aria, la quale, a motivo della sua grande mobilità diminuisce talmente l'effetto utile della macchina volante che non si esagera asserendo che esso risulta minore del 10 per cento di quello potenziale dell'energia impiegata.

Cosicchè, anche tenuto calcolo di qnesto solo fatto, un uomo per poter sostenersi nell'aria dovrebbe possedere un'energia tale da poter tener inalzato dal suolo un peso uguale a dieci volte quello del proprio corpo. Se poi aggiungiamo le altre due circostanze più sopra mentovate, vedesi come non basti la forza di parecchi cavalli affinchè l'uomo possa volare.

In altri termini, l'energia che direttamente produce l'effetto riducesi uguale a quella di nn bambino di 6 anni.

E se gli organi della macchina volante, destinati a batter l'aria, trovassero ad ogni colpo un punto d'appoggio solido ed immobile, c'è da scommettere che ancor niun atleta saprebbe inalzarsi di un metro dal punto ove trovasi.

Intanto però i tecnici vanno matti per cogliere in tutte le loro fasi i movimenti delle ali degli uccelli, allo scopo di imitarli; come se la virtù di volare gli nccelli l'avessero imparata a scuola e derivasse quindi dall'arte! La causa del volare sta semplicemente ed nnicamente nel rapporto fra il peso dell'uccello e l'energia delle proprie ali, il quale è grandissimo, rispetto a quello del peso dell'uomo e della propria energia, che, come vedemmo, è uguale all'unità circa.

Egli è insomma che l'uccello vola perchè ha il corpo fatto per volare, checchè ne dicano i moderni naturalisti.

GIUSEPPE CASAZZA.

Preghiamo i nostri corrispondenti a spedirci le fotografie dei presidenti e delle personalità ciclistiche.

Un aereoplano

Il signor S. F. Cody pubblica nel *Pearson's Magazine* d'agosto un interessante articolo sulle esperienze da lui fatte a Portsmouth, per conto dell'Ammiragliato britannico, con un aereoplano di sua invenzione.

« Io non voglio affermare — egli dice — di avere inventato una macchina per volare in tutto il senso della parola, ma confesso di avere delle ambizioni e spero di rappresentare una parte importante nella conquista dell' aria, di qui a non molto tempo. Ho chiamato la mia macchina « aereoplano Cody ». Lo scopo che mi sono prefisso è di agevolare il lavoro di esplorazione e ricognizione militare con qualunque tempo e sia di notte che di giorno. Sinora la macchina si è mostrata ottima per sostenere gli apparecchi di telegrafia Marconi, per prendere fotografie a grande altezza, alzare gli uomini, fare segnalazioni, e via dicendo.

« Durante i miei recenti esperimenti in mare ho tenuto dietro ad una nave che viaggiava a tutto vapore, ed ho potuto lasciarmi trasportare senza incidenti da un vento della velocità di cinquantotto miglia all'ora. Per dare un' idea pratica della forza di un tal vento basterà dire che esso ha tale potenza da sradicare alberi e scoperchiare le case ».

Tuttavia va notato che la macchina del Cody sinora non è altro che un aereoplano prigioniero, non è ancora allo stadio di macchina per volare. Essa è sempre legata alla terra od a qualche nave per mezzo di un apparecchio di controllo.

Oltre alla utilità pratica in tempo di guerra, l'aereoplano si è mostrato utile per rimorchiare battelli su per rapide correnti, ove il vapore o le vele non basterebbero, o per scalare muri senza armature o scale. Infine l'inventore crede che anche nelle esplorazioni polari possa essere vantaggioso il suo apparecchio per tirare le slitte molto cariche, risparmiando così l'opera dei cani.



IL FIGLIO DI CODY SULL'AEREOPLANO

esse riescano a trasportare, sia per la regolarità del servizio, sia per la opportuna ripartizione delle partenze, e malgrado l'inferiorità del trattamento di bordo, così gran numero di nostri connazionali.

***

Non è nella ristretta cerchia di poche pagine che si possono svolgere tutte le osservazioni che un simile stato di cose suggerisce, e del quale pur troppo, in Italia si ha un concetto generalmente vago.

Io non mi ero proposto in questi brevi appunti che di esporre in modo, sì pure alquanto superficiale, quali siano e quali dovrebbero e potrebbero essere con maggior beneficio dell'economia e fors'anco del decoro nazionale, le nostre Comunicazioni Dirette col Continente Americano.

La questione scottante dell'asservimento straniero in cui l'Italia persiste ad essere tenuta nei riguardi di quella Marina Mercantile che dovrebbe essere la fonte maggiore di prosperità e di forza per essa, m'ha fuorviato dall'argomento propostomi. Mi parrebbe di guastarlo tentando di riassumerlo in poche righe; tanto più che gl'interessi italiani nei paesi coi quali non esistono dirette comunicazioni, come l'Argentina ed il Brasile meridionali, il Chilì ed il Perù — in quelli con cui esistono assai scarse come il Venezuela, il Messico ed il Centro America — od in quello con cui stanno per iniziarsi, stranamente inceppate anch'esse da una nuova deplorevole applicazione di un liberismo ingiustificato, dannoso e senza esempio — come il Canadà — esigerebbero un'esposizione meno vincolata.

Ma non mancherà certo occasione per ritornare sopra un argomento di così vitale importanza ed anche di vera attualità.

Dal pallone volante all'aviazione

STUDIARE il corso degli astri e il volo degli uccelli fu una delle occupazioni principali degli antichi saggi, ma questo studio, anzichè ad uno scopo pratico, s'indirizzò verso il soprannaturale, e dagli astri e dagli uccelli si volle indovinare il segreto dell'avvenire e la volontà occulta degli Dei.

Più tardi, lo studio del volo è prediletto, più che dai pensatori e dai mistici, dagli artisti e dai poeti. Ed anche Dante, a giudicare dai molti suoi precisi accenni ai vari voli, vi si dovette dedicare con vivo trasporto!

La evocata tradizione non ha una vera e propria riconferma nel medio-evo, appunto perchè quella fu età di prostrazione e di mortificazione. Doveva spuntare il sole del Rinascimento a farla risplendere per opera di Leonardo — di « colui che parve accogliere nel suo spirito tutte le gloriose inquietudini dell'umanità, senza misura di spazio e di tempo » — non più come un sogno inconcreto, ma come una vera e propria aspirazione della volontà sposata alla scienza; come lo strumento simbolico di tutte le ascensioni e di tutte le conquiste della prima vera civiltà idealistica e insieme utilitaria.

Il Malmesbury — il benedettino inglese che nel XVI secolo fu il primo a tentare il volo con un « più pesante dell'aria » costruito secondo la descrizione fatta da Ovidio del volo di Dedalo; il gesuita Guamao e il canonico Desforges che tra il 1709 e il 1772 — l'uno a Lisbona, l'altro ad Etamps — rinnovarono con altri ingenui apparecchi la prova sfortunata, dando lo spunto a tutte le trovate della vena umoristica e caricaturistica che nel secolo diciottesimo si sbizzarrì amenamente scettica alle spalle degli areonauti, tutti quanti — moltiplicandosi da ogni parte, affascinati dalla bellezza embrionale d'una idea magnifica — li seguirono coll'esperimento d'ogni iperbolica trovata d'un immaginoso empirismo, non furono altro che involontari parodiatori del genio leonardesco; il quale doveva trionfare molto più tardi con la vittoria delle scienze positive nella vita intellettuale e sociale delle genti emancipate dal pregiudizio ed aspiranti alle conquiste indefinite della solidarietà. Ma tutti costoro furono pur grandemente benemeriti dell'aviazione, poichè tennero viva ed acuirono sempre più l'invidia del bipede implume per quello piumato che non appartenga alla specie delle oche e dei gallinacci: ed ecco che, dopo Montgolfier, il problema della navigazione torna ad entusiasmare ogni ceto di persone. Il Blanchard con la sua macchina dirigibile chiamata *Vascello volante* fa ritenere il problema della navigazione aerea vicino a risolversi; Jeccfries, traversando col suo pallone la Manica da Dower a Calais, fa credere prossima a dirsi l'ultima parola in fatto di perfezione aereostatica....

Senonchè non eravamo altro che all'inizio d'una nuova serie di tentativi uno più cervellotico dell'altro: e dal *Veritable navigateur aérien*, consistente in una serie di cinque palloni che sostenevano un enorme bavaglio meccanico e veliero, al pallone allungato dei Mani, munito di ali a remo e ispirato non al volo dell'aquila ma al volo del cigno, fu, sino al principio del secolo XIX, tutta una serie d'insuccessi che costarono vittime numerose e delusioni, ed ai quali seguì una sfiducia profonda, giustificatrice dell'antipatia misoneista contro cui, sino a pochi anni addietro, dovè combattere la genialità ostinata di quanti rimasero fedeli al bel sogno di Dedalo e d'Icaro.

Per mezzo secolo l'idea del volo parve relegata nel limbo delle fallite utopie. Ma trent'anni valsero cento secoli. Le nuove conquiste della meccanica dovevano dare all'aeronautica quella base scientifica che sino allora aveva invano cercata. Ed ecco dapprima Gabriele Yon (collaboratore di quel Giffard che era riuscito a costruire un dirigibile mosso dalla forza muscolare dei navigatori) il quale lancia il progetto di una macchina a vapore tale da riunire i requisiti degli apparecchi del suo maestro e di quelli del Dupuy de Lôme: cioè la trave armata del primo e la sospensione del secondo: requisiti che avrebbero dato buona prova se si fosse ad essi associato un motore più potente e sicuro delle braccia umane. Ma l'impiego delle macchine a vapore presentava il grave inconveniente d'un peso enorme e il pericolo della vicinanza inevitabile d'un forno a carbone: quindi lo Yon non osò neppur di tentare la pratica attuazione del proprio progetto. Peraltro, egli fu il primo ad intravedere la necessità di ottenere la forza ascensionale mediante un vero e proprio motore: e, nel 1883, i fratelli Tissandier, inventori d'un pallone a propulsore elicoidale, provarono coll'elettricità ciò ch'egli non aveva potuto col vapore, invogliando il capitano Krebs e il comandante Renard a costruire il famoso dirigibile *La France*, nel quale, soppressa la trave di rigidità e la navicella, furono dati i memorabili esperimenti dei 22 e 23 settembre 1884, in cui si ebbe il primo risultato di perfetta dirigibilità.

L'entrata della navigazione aerea nel campo dell'industria, dello *sport*, dell'arte militare, dell'economia stessa, comincia, si può dire, da quell'anno. Pochi lustri ancora, e poi vedremo — come ormai da più anni vediamo — sorgere società per la fabbrica dei battelli aerei, organizzarsi gare d'aviazione protette da Governi, da Amministrazioni Provinciali e Comunali, da Enti morali di ogni partito, da privati d'ogni ordine e d'ogni condizione sociale.

La famosa « macchina per volare », oggetto di sogni, di fiabe, di umoristiche allegorie, d'ironiche canzonature, di satiriche derisioni alla pretensiosa civiltà moderna, non farà più il terzetto col « moto perpetuo » e con la « quadratura del cerchio »: ma si librerà trionfante sopra la testa ottusa dei negatori del progresso, sbigottendoli come avvenne alle sanguisughe del Liebemann alla vista delle farfalle ch'esse non sospettavano fossero gli stessi vermi di cui menavano strage...

Ma i motori leggeri e potenzialissimi applicati all'automobile dovevano aprire all'abattere l'impulso che fece loro sempre più intensificare le ricerche relative alla resistenza dell'aria, alla velocità e alla forza delle correnti, agli effetti dell'irradiazione della terra e delle vicende atmosferiche sui veicoli aerei; ad applicare ogni esperienza fisica e matematica ai loro trovati; ad utilizzare le qualità e le prerogative d'ogni ingrediente; a ricercare, in fine, la formula eclettica per la risoluzione definitiva di quello ch'era parso sino a ieri un problema paradossale.

Dal dottore Woelfert, primo ad applicare al suo dirigibile *Allemagna* un motore a scoppio, allo Schwarz — ambedue precipitati dagli apparecchi da loro costruiti — allo Zeppelin, che iniziò le sue fortunose ascensioni nell'aprile del 1900, quanti tentativi, quanti temerari ardimenti, quante vittime! Vi fu un momento in cui lo scoramento e la sfiducia parvero voler ricacciare indietro il fantasma abbagliante della grande vittoria che non si stancava di chiedere oro e sangue. Ma ecco che Santos Dumont, il coraggioso brasiliano, rischiando cento volte la vita e sacrificando tante sue ricchezze in ogni sorta d'esperienze, riesce a compiere i fortunati esperimenti di Longchamps. I suoi giri attorno alla Torre Eiffel, la sua fermata al Trocadero, il suo ritorno a Saint Cloud, riaccendono i sopiti entusiasmi facendoli salire al delirio: e la nobile guerra degli inventori ha una ripresa addirittura violenta contro gli ultimi ostacoli: nè più impaurisce il crescere delle vittime, che con De Bradsky e Moria tornano a cadere sull'aspra via lunga e faticosa, ma ormai prossima al termine, della vittoria. La Civiltà ne segna i nomi gloriosi nel suo libro d'oro, e seguita la sua marcia tranquilla e sicura.

Dal 10 settembre 1906, in cui Santos Dumont, abbandonati i dirigibili, presentò la prima vera e propria « macchina volante » e la fece sollevare sul campo storico di Bagatelle, il mondo intiero già confida di vedere soppresse tra breve carri, carrozze e locomotive. Gli automobilisti già si sentono vecchi e si vanno trasformando in aviatori. Tra dieci anni avremo i primi scioperi di *chaffeurs* aereoplanisti, saranno finiti i ritardi ferroviari e tutti potranno accendere stufe con pochissima spesa per il carbone...

Tre anni fa il primo aereoplano si sollevava appena tre o quattro metri da terra; oggi, divenute cose da ridere le stesse traversate della Manica, Latham e Paulhan hanno potuto sollevarsi l'uno mille, l'altro millecinquecento metri...

Non passerà molto tempo — c'è da scommettere — che verranno organizzati pellegrinaggi aerei per visitar i santuari della cristianità e per baciar le pantofole al Papa: — dato che il Papa, profittando della magnifica invenzione — non si sia messo a girar il mondo in aereoplano, tutto felice di aver potuto saltare la barra della volontaria prigionia senza posar i piedi nella scomunicata terra della Terza Italia.

Piero Bessi

Quale fu il primo giornale stampato?

BELGIO? Inghilterra? Francia? Quale delle tre nazioni ha il primato per l'inizio d'un giornale stampato? E l'Italia che posto ha tenuto in questo *record*?

Queste domande vengono spontanee sapendo come parecchie nazioni europee si contendano tale onore. Infatti l'Inghilterra che, per molti anni, si era creduta alla testa di tutte, ebbe l'ingrata sorpresa di leggere ciò che Tomaso Watks scoprì e che, cioè, i tre numeri del *The English Mercurie*, il 50, 51 e 54 e dei quali il primo portava la data del 23 luglio 1588, erano apocrifi e non erano quelli che all'epoca della *grande Armada* faceva uscire Lord Burleigh, per privilegio ottenuto dalla Regina Elisabetta, e che avrebbe stampati il tipografo della Corte, Cristoforo Baker.

Tale pubblicazione, sia o non sia la vera, abbia o no sulla carta la cifra filigranata G. R. (*Georgius rex*), probabilmente non aveva nulla di permanente come le altre fatte a Norimberga, Augusta e altre città, come nessun carattere simile ebbe un *avviso* prodotto dalla Germania come il suo primo giornale, fondato nel 1612: nel 1615 un libraio di Francoforte, Egenolph Emmel, pubblicava un foglio, di cui nessuno contesta il carattere, e che usciva una volta la settimana. Questo, secondo il Brockhaus, sarebbe l'odierno *Frankfurter Journal* al quale, l'anno dopo, seguì la *Frankfurter Oberpostamts Zeitung*, fondata l'anno dopo da Jean de Birghden, che tuttora esiste col nome di *Frankfurter Postzeitung*. Ma ecco entrare in lizza l'Olanda che si afferma possedesse ad Amsterdam nel 1617 o 1619 una gazzetta bisettimanale, ed ecco Anversa che vanta Abraham Verhoeven, stampatore, che ottiene nel 1605 dagli Arciduchi Alberto ed Isabella il privilegio di stampare e imprimere su legno o metallo tutte le notizie interessanti e tale periodico fu chiamato *Nieuwe Tydinghen* e nella biblioteca reale di Bruxelles i numeri più antichi risalgono al 1610. Anche la *Meuse* di Liegi conferma che il Verhoeven, nato ad Anversa il 22 giugno 1580, ebbe il vanto di aver per primo inventato le gazzette stampate ed illustrate, ma sembra che non fosse stato troppo fortunato in tale impresa che i suoi abbonati non erano precisi e solleciti a pagare! La storia non ci dice se quelli pure fossero i primi campioni del genere.

Ecco la Francia: il 1494 offre la data del primo giornale francese: durante la spedizione di Carlo VII nel Regno di Napoli si sentiva gridare a Parigi: *le journal à un sou* e qualche numero di questa effemeride si è trovato nella biblioteca di Nantes: però il primo giornale francese uscì il 30 maggio 1621, e fu l'amico dell'*Eminenza Grigia*, il medico di Corte Théophraste Renandot, che pubblicò la *Gazette* con privilegio del Re. Ed una lapide apposta nel 1887 al *quai du Marche Neuf* ricorda appunto l'uomo e la data del giornale.

Ecco l'Italia. Nel 1570 Roma metteva in prigione alcuni che « vendevano le nuove *stampate* a Viterbo ed a Foligno ». A Firenze si stampavano nel 1597 i bollettini del Cambio e nel 1636 cominciò a stamparsi una gazzetta copiata da un manoscritto di Venezia. Genova ci dà nel 1630, con la data del 28 settembre, un numero del *Sincero* conservato nella Biblioteca Barberini di Roma, e nel 1639 uscivano pure giornali a Torino,

I° ott. 1909

Civilismo aviatore e filosofia... mulattiera

IMAGNIFICI voli di Zeppelin, di Farman, di Bleriot e di Latham — ultima inopinata affermazione vittoriosa dell'ardimento umano — hanno, naturalmente, fatto salire dei mille per cento la fede nei pratici destini dell'aviazione.

Già da molto, da troppo tempo l'argomento della navigazione aerea e la cronaca dei tentativi di digiribilità occupavano, quanto e più d'una grande guerra d'interesse mondiale, anzi dominavano, l'attenzione di quella innumere folla di mortali che si divide in fanatici e in caricaturisti del progresso: ma oggi il problema dell'aviazione ha preso il primo posto tra le quistioni avveniriste della civiltà moderna, e dovunque — nei Parlamenti, nei salotti aristocratici, nelle famiglie borghesi, nei circoli delle città e nelle taverne dei villaggi non si discorre d'altro. L'umanità, lieta e sgomenta, già si prepara a vedere la rivoluzione più radicale immaginabile nelle manifestazioni della vita sociale e nelle condizioni della vita internazionale: già i pacifisti vanno in brodo di giuggiole illudendosi che — cadute le barriere, distrutti i confini e unite le isole ai continenti — la conquista dell'aria costringerà tra breve i popoli a disfarsi dei loro armamenti, divenuti inutili; alla loro volta, i fautori del belligerismo si fregano le mani pensando ai nuovi orizzonti che la locomozione aerea apre alla gara inventiva di chi sa quali macchine da guerra... tribbiatrici di vite e di miliardi.

Bell'esca, in verità, al fantastico ottimismo dello spirito umano, questa prospettiva di correre liberamente per l'atmosfera, sorridendo di pietà per i miseri antenati che dovevano compiere sforzi inauditi di anni e anni e spendere tesori favolosi per aprirsi un varco nel seno delle misere montagne... ostruzioniste dei progetti ferroviari, o per tagliare qualcune di quelle meschine lingue di terre, separatrici dei continenti, che agli occhi dell'aviatore sembreranno piccoli ponti costruiti da ingenui pastori per il passaggio delle loro mandrie... Perchè, ormai, tutto fa credere che il periodo sportivo della locomozione aerea possa considerarsi chiuso e che siano cominciati gli albori d'una nuova età antropologica: l'età dell'uomo solante, in cui le case avranno la loro porta sui tetti ed ogni più oscuro mortale possiederà, come oggi la volgarissima bicicletta, chi sa quale semplicissimo ed economico utensile da passeggio e da viaggio per le poetiche regioni eteree.

Ah, quale meraviglioso spettacolo offrirà il cielo, specialmente di notte, tra una cinquantina d'anni o anche meno! Centinaia e centinaia di piccoli e grandi automobili passaranno ratti, incrociandosi per ogni senso, sopra le nostre teste: e nel buio vedremo come una ridda di faci, di lumi, di lumicini, che ci daranno l'illusione d'una specie di abbassamento del mondo astronomico e ci offriranno il passatempo delle più dilettevoli esplorazioni teloscopiche. Ma quanto durerà la meraviglia? Quanto durerà l'entusiasmo? E quali altre audacissime imprese andrà allora sognando tentando l'ardimento delle generazioni?

Sentirà ancora l'uomo il desiderio di moltiplicare e di dilatare sempre più le attività della sua vita sociale? e di rendere più di quanto allora non sia, irrequieta, affaticata, complicata e meccanizzata la propria vita individuale?

Appartata dai feticisti e dai paurosi di questo febbrile movimento che ci trascina verso un'esistenza paradossale, vive una piccola minoranza di spettatori indifferenti, i quali ritengono che la singolare passione odierna degli uomini per le «avventure» delle scienze meccaniche e il loro trasporto per le così dette imprese civiliste non sia altro che una specie di ubriachezza destinata ed avere un limite nelle inevitabili conseguenze del malessere sociale che gia da lei si diffonde a tutto danno di una civiltà più certa e feconda della presente.

L'uomo, secondo loro, dovrà accorgersi ben presto che non vale la pena di spendere tanta fatica d'intelletto e di braccia nella ricerca di sempre nuovi mezzi per accrescere le naturali fatiche e le naturali difficoltà della vita e per complicarla e torturarla con nuove abitudini e nuove tirannie dell'ambizione sociale: dovrà accorgersi ben presto di essere un pazzo od uno sciocco dalle illusioni puerili, un dissipatore del proprio tempo e delle proprie energie, credendo di giovare alla propria felicità col sostituire alle soggettive soddisfazioni dello spirito ed alla semplicità dei bisogni le distrazioni da quella tranquillità in cui è consentito e tutte le creature di allungare e d'intensificare la vita nel raccoglimento degl'intimi affetti e nel riconcentramento della propria sensibilità.

Dopo tanto vagare, correndo e volando, pel mondo delle temerarità e delle presunzioni scientifiche, dopo essere riuscito, magari, a scambiarsi gli auguri di Capo d'Anno coi supposti abitanti di Marte; dopo aver traforata per tutto il suo diametro la mole terrestre per salire e scendere, con una funicolare meravigliosa, dai Bagni di Montecatini alla cascata di Kokumura; dopo avere, in fine, costruita una ferrovia sottomarina, con treni a vagone-letto e a vagone-restaurant, per le escursioni palombariche tra la foreste di corallo e i giacimenti di perle e... di scheletri di balene e di trichechi, l'uomo si accorgerà che tanto valeva aver sognate tutte queste belle cose, o averle lette in qualcuno di quei mirabili romanzi d'avventure sbalorditive, furoreggianti nei mercati librari moderni, — visto e considerato che le pretese conquiste del suo genio meccanico non avranno saputo far altro che renderlo più scontento e più incontentabile che mai, della terra, degli uomini e di tutte le macchine — eccezion fatta per quella che dovrà trasformare le patate e le rape in tordi e in beccafichi e i ciottoli delle strade in lire sterline, in dollari ed in marenghi.

Pirro Bessi



MEMORIE ENCICLOPEDICHE

Del 1784.

NUM. II. *GENNARO.*



NAPOLI.

Della libertà dei prezzi, o sia della necessità di abolire i contratti alla voce per tutte le derrate di questo regno: col motto
Decipimur specie recti
Ci seduce del giusto un falso aspetto.

Tutte le leggi sono state introdotte da un primo aspetto di giustizia. I despoti stessi, e i tiranni si sono studiati di colorire la loro legislazione arbitraria con dei pretesti plausibili, e seducenti. Forse questo è stato l'omaggio, che il vizio prepotente ha reso alla virtù: almeno non vi è stato giammai l'esempio di un uomo che abbia voluto parere di essere ingiusto, quantunque nell' interno sentisse di esserlo. Se è vero dunque, che alcuni despoti della terra si siano risoluti di fissare la felicità dei popoli con la bontà assoluta della legislazione, conviene, che non si lascino sedurre da quel primo aspetto di giustizia, che presentano le stesse leggi più barbare. Questo esame grave, e pericoloso non è per i loro ministri. Gli affari troppo distraggono la loro mente perchè possano occuparsi di una lunga meditazione; e d'altronde, miseri quei popoli, a cui la precipitazione inconsiderata dettò il codice nazionale! All' oscuro filosofo, abitatore dimenticato di un povero tugurio, appartiene a maturare ciò che deve contribuire alla pubblica felicità. Esso solo ha il diritto di essere il vero consigliere del suo Monarca. Il Re delle Sicilie è il primo forse, che palesemente offra l'esempio di questa utile deferenza. Un Filangieri, un Galiani, e il nostro Signor Odazi, all' ombra del trono, non si occupano, che a sviluppare dai principj la vera bontà delle leggi. Nel regno di Napoli vi era l'antica costumanza, divenuta legge con il favore dei secoli, che si dovesse stabilire il prezzo di tutti i prodotti un mese dopo la raccolta, e che questo dovesse essere il medio, dedotto dal ragguaglio dei diversi prezzi corsi nei precedenti mercati. Così se un genere era stato venduto 10, 11, 12; l'undici era il prezzo fissato per il rimanente dell' anno, e si diceva prezzo di *voce*. Que-



MEMORIE ENCICLOPEDICHE

Del 1784.

NUM. II. *GENNARO.*



NAPOLI.

Della libertà dei prezzi, o ſia della neceſſità di abolire i contratti alla voce per tutte le derrate di queſto regno: col motto

Decipimur ſpecie recti

Ci ſeduce del giuſto un falſo aſpetto.

TUtte le leggi ſono ſtate introdotte da un primo aſpetto di giuſtizia. I deſpoti ſteſſi, e i tiranni ſi ſono ſtudiati di colorire la loro legiſlazione arbitraria con dei preteſti plauſibili, e ſeducenti. Forſe queſto è ſtato l' omaggio, che il vizio prepotente ha reſo alla virtù: almeno non vi è ſtato giammai l' eſempio di un uomo che abbia voluto parere di eſſere ingiuſto, quantunque nell' interno ſentiſſe di eſſerlo. Se è vero dunque, che alcuni deſpoti della terra ſi ſiano riſoluti di fiſſare la felicità dei popoli con la bontà aſſoluta della legiſlazione, conviene, che non ſi laſcino ſedurre da quel primo aſpetto di giuſtizia, che preſentano le ſteſſe leggi più barbare. Queſto eſame grave, e pericoloſo non è per i loro miniſtri. Gli affari troppo diſtraggono la loro mente perchè poſſano occuparſi di una lunga meditazione; e d'altronde, miſeri quei popoli, a cui la precipitazione inconſiderata dettò il codice nazionale! All' oſcuro filoſofo, abitatore dimenticato di un povero tugurio, appartiene a maturare ciò che deve contribuire alla pubblica felicità. Eſſo ſolo ha il diritto di eſſere il vero conſigliere del ſuo Monarca. Il Re delle Sicilie è il primo forſe, che paleſemente offra l' eſempio di queſta utile deferenza. Un Filangieri, un Galiani, e il noſtro Signor Odazi, all' ombra del trono, non ſi occupano, che a ſviluppare dai principj la vera bontà delle leggi. Nel regno di Napoli vi era l' antica coſtumanza, divenuta legge con il favore dei ſecoli, che ſi doveſſe ſtabilire il prezzo di tutti i prodotti un meſe dopo la raccolta, e che queſto doveſſe eſſere il medio, dedotto dal ragguaglio dei diverſi prezzi corſi nei precedenti mercati. Così ſe un genere era ſtato venduto 10, 11, 12; l' undici era il prezzo fiſſato per il rimanente dell' anno. e ſi diceva prezzo di *voce*. Que-

MEMORIE ENCICLOPEDICHE

Del 1784.

NUM. XXII. *LUGLIO.*

TORINO.

Poesìe di Nicaste Fereo a Lesbia Cidonia: presso Gio: Michele Briolo 1784.

Formare dei versi, eleganti, armoniosi, è proprio dei giovini poeti; scegliere le opportune situazioni, onde muovere il cuore, è l' arte unica dei grandi scrittori. Gli Italiani finora ànno cercato di segnalarsi nella poesìa dei ragazzi, quando verrà il tempo, in cui la loro fantasìa piena di fuoco, e di sensibilità rintraccerà il vero bello della poesìa nello sviluppo del sentimento? Dopo due mila anni si legge ancora con interesse, con trasporto nell' Eneide di Virgilio lo squarcio pittoresco, divino delle smanie, e dei singulti dell' abbandonata Didone. L' Olimpia dell' Ariosto, l' Armida del Tasso, e cento altre imitazioni, non sono che lo stesso argomento, diversamente colorito, e da tutti avidamente riletto. Queste sono quelle immagini, che *dieci volte ripetute sempre piaceranno:* diceva Orazio, da tutti citato, e da pochissimi inteso. Oh! se lo consultassero un poco più certuni, che si danno il vanto di scrivere purgatamente il sonetto petrarchevole, e la prosa casesca..... ma già è inutile far dei voti. I pedanti non sono capaci di conversione, soltanto essi perseguitano accaniti il buon senso ovunque ne trovino.

Il Sig. Conte Marenco di Castellamonte ha voluto ricopiare con colori Italiani, il quadro delineato da Virgilio. Ma la sua copia è libera, ed offre dei tratti di pennello originali. Ne riporteremo alcuni pezzi:

Come nube talor, che d' atro nembo
Pregna volteggia per gli aerei campi,
Squarciando a un tratto fragorosa il grembo
Scoppia, e l'uno sull' altro alterna i lampi,
E gli stridenti strai scagliando a sghembo
Par che la terra d' ogn' intorno avvampi,
Finchè tutta dal sen romoreggiante
La creta non versò grandin sonante;

Così Didon, che torva a lungo omai
Le luci in lui tenea raccolte e fise:
Menti, barbaro mostro, e a te non mai

 Ve-

MEMORIE ENCICLOPEDICHE

Del 1784.

NUM. XXII. *LUGLIO.*

TORINO.

Poesie di Nicaste Fereo a Lesbia Cidonia: presso Gio: Michele Briolo 1784.

FOrmare dei versi, eleganti, armoniosi, è proprio dei giovini poeti; scegliere le opportune situazioni, onde muovere il cuore, è l'arte unica dei grandi scrittori. Gli Italiani finora ànno cercato di segnalarsi nella poesìa dei ragazzi, quando verrà il tempo, in cui la loro fantasìa piena di fuoco, e di sensibilità rintraccerà il vero bello della poesìa nello sviluppo del sentimento? Dopo due mila anni si legge ancora con interesse, con trasporto nell' Eneide di Virgilio lo squarcio pittoresco, divino delle smanie, e dei singulti dell' abbandonata Didone. L' Olimpia dell' Ariosto, l' Armida del Tasso, e cento altre imitazioni, non sono che lo stesso argomento, diversamente colorito, e da tutti avidamente riletto. Queste sono quelle immagini, che *dieci volte ripetute sempre piaceranno:* diceva Orazio, da tutti citato, e da pochissimi inteso. Oh! se lo consultassero un poco più certuni, che si danno il vanto di scrivere purgatamente il sonetto petrarchevole, e la prosa casesca..... ma già è inutile far dei voti. I pedanti non sono capaci di conversione, soltanto essi perseguitano accaniti il buon senso ovunque ne trovino.

Il Sig. Conte Marenco di Castellamonte ha voluto ricopiare con colori Italiani, il quadro delineato da Virgilio. Ma la sua copia è libera, ed offre dei tratti di pennello originali. Ne riporteremo alcuni pezzi:

Come nube talor, che d' atro nembo
Pregna volteggia per gli aerei campi,
Squarciando a un tratto fragorosa il grembo
Scoppia, e l'uno sull' altro alterna i lampi,
E gli stridenti strai scagliando a sghembo
Par che la terra d' ogn' intorno avvampi,
Finchè tutta dal sen romoreggiante
La crea non versò grandin sonante;

Così Didon, che torva a lungo omai
Le luci in lui tenea raccolte e fise:
Menti, barbaro mostro, e a te non mai

Ve-